

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

INFORMATION REPORT

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws, Title 18, U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

S-E-C-R-E-T

25X1

COUNTRY USSR REPORT 25X1

SUBJECT Rules for Prevention of Collision of Vessels at Sea DATE DISTR. 21 July 1955

NO. OF PAGES 1

DATE OF INFO.

REQUIREMENT NO. RD

PLACE ACQUIRED

REFERENCES

DATE ACQUIRED.

25X1

THE SOURCE EVALUATIONS IN THIS REPORT ARE DEFINITIVE.
THE APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE.
(FOR KEY SEE REVERSE)

25X1

1. A pamphlet, Pravila dlya preduprezhdeniya stolknoveniy sudov v more (1948g.) Rules for Prevention of Collision of Vessels at Sea (1948), published by the Hydrographic Directorate of the Navy of the USSR, Moscow, 1953.

25X1

2. attachment is unclassified.

25X1

25 YEAR RE-REVIEW

S-E-C-R-E-T

25X1

STATE	X	ARMY	X	NAVY	X	AIR	X	FBI		AEC						
-------	---	------	---	------	---	-----	---	-----	--	-----	--	--	--	--	--	--

(NOTE: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#".)

25X1

ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ВОЕННО-МОРСКИХ СИЛ

**П Р А В И Л А
Д Л Я П Р Е Д У П Р Е Ж Д Е Н И Я
С Т О Л К Н О В Е Н И Й С У Д О В В М О Р Е
(1948 г.)**

Издательство Гидрографического Управления ВМС
1953

ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ВОЕННО-МОРСКИХ СИЛ

П Р А В И Л А
Д Л Я П Р Е Д У П Р Е Ж Д Е Н И Я
С Т О Л К Н О В Е Н И Й С У Д О В В М О Р Е
(1948 г.)

Издательство Гидрографического Управления ВМС.
1953

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
<i>Раздел А.</i> Предварительные замечания и определения	3
<i>Раздел Б.</i> Огни и знаки	4
<i>Раздел В.</i> Правила для управления судами	17
<i>Раздел Г.</i> Разное	20
Право издания особых правил для портов и внутрен- него плавания	21
Сигналы бедствия	22
Приложение. Иллюстрации к правилам 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11 и 14.	

Редактор *В. А. Черемисов*

Технический редактор *Ф. А. Юлиш*

Сдано в набор 25 июня 1953 г.

Подписано к печати 28 июля 1953 г.

№ ГМ-92525 Объем 1½ печ. листа + 6 вклеек.

Издательский № 102.

Заказ № 3347.

Картфабрика ВМС

П Р А В И Л А

для предупреждения столкновений судов в море
(принятые на Лондонской международной конференции
по охране человеческой жизни на море. 1948 г.)

Раздел А. ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Правило 1

а) Настоящими Правилами должны руководствоваться все суда и гидросамолеты в открытых морях и соединенных с ними водах, по которым могут плавать морские суда, за исключением положения, предусмотренного в правиле 30. Когда на гидросамолетах вследствие их особой конструкции невозможно полностью соблюдать требования правил, определяющих несение огней и знаков, надлежит придерживаться этих правил настолько близко, насколько позволяют обстоятельства.

б) Правила относительно огней должны соблюдаться во всякую погоду от захода до восхода солнца, и в течение этого времени нельзя выставлять никакие другие огни, которые могут быть ошибочно приняты за предписанные огни, или ухудшать их видимость и отличительные характеристики или служить помехой для должного наблюдения.

в) В нижеследующих правилах, когда по контексту не требуется иного толкования:

(I) слово „судно“ включает в себя все виды пловучих средств, кроме гидросамолетов на воде, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде;

(II) слово „гидросамолет“ включает в себя летающую лодку или другой летательный аппарат, способный маневрировать на воде;

(III) термин „судно с механическим двигателем“ означает любое судно, приводимое в движение механической установкой;

(IV) каждое судно с механическим двигателем, приводимое в движение с помощью парусов, а не посредством механи-

ческой силы, должно рассматриваться как парусное судно, а каждое судно, которое приводится в движение посредством механической силы, находится ли оно под парусами или без них, должно рассматриваться как судно с механическим двигателем;

(V) судно или гидросамолет на воде считаются „на ходу“, если они не стоят на якоре, не ошвартованы к берегу или не стоят на мели;

(VI) термин „высота над корпусом“ означает высоту над самой верхней сплошной палубой;

(VII) длина и ширина судна должны приниматься такие, какие указаны в его судовом свидетельстве;

(VIII) за длину и ширину гидросамолета должны быть приняты соответственно его максимальные длина и размах крыльев, указываемые в документе о его пригодности к полету или определенные измерением в случае отсутствия такого документа;

(IX) слово „видимый“ применительно к огням означает видимый в темную ночь при ясной атмосфере;

(X) термин „короткий звук“ означает звук длительностью около 1 сек.;

(XI) термин „продолжительный звук“ означает звук длительностью от 4 до 6 сек.;

(XII) слово „свисток“ означает свисток или сирену;

(XIII) слово „тонны“ означает брутто-регистражные тонны.

Раздел Б. ОГНИ И ЗНАКИ

Правило 2

а) Судно с механическим двигателем, когда оно на ходу, должно нести:

(I) На фок-мачте или впереди фок-мачты, или, если судно без фок-мачты, то в носовой части судна яркий белый огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 20 румбов (225°), установленный таким образом, чтобы его свет был видимым по 10 румбов ($112\frac{1}{2}^\circ$) с каждого борта судна, т. е. от направления прямо по носу до 2 румбов ($22\frac{1}{2}^\circ$) позади траверза с каждого борта, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 5 миль.

(II) Либо впереди, либо сзади белого огня, упомянутого в подпункте (I), второй белый огонь, одинаковый с ним по устройству и силе света. Судам, имеющим длину менее 45,75 м (150 фут.), и судам, занятым буксировкой, не требуется нести этот второй белый огонь, но они могут его нести.

(III) Эти два белых огня должны быть расположены в диаметральной плоскости судна таким образом, чтобы один

из них был по крайней мере на 4,57 м (15 фут.) выше другого и чтобы нижний огонь был впереди верхнего огня. Горизонтальное расстояние между этими двумя белыми огнями должно быть по крайней мере в три раза больше вертикального расстояния. Нижний из этих двух белых огней или, если имеется только один огонь, то этот огонь должен находиться на высоте над корпусом не менее 6,1 м (20 фут.), а если ширина судна превышает 6,1 м (20 фут.), то на высоте над корпусом не менее этой ширины; однако нет необходимости, чтобы этот огонь находился над корпусом судна более 12,2 м (40 фут.). При всех обстоятельствах огонь или огни, в зависимости от того, какой это случай, должны быть установлены таким образом, чтобы быть отдельно видимыми выше всех других огней и надстроек, препятствующих их видимости.

(IV) На правом борту — зеленый огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 10 румбов ($112\frac{1}{2}^\circ$), и так установленный, чтобы светить, начиная от направления прямо по носу до 2 румбов ($22\frac{1}{2}^\circ$) назад от его траверза правого борта, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 2 миль.

(V) На левом борту — красный огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 10 румбов ($112\frac{1}{2}^\circ$), и так установленный, чтобы светить, начиная от направления прямо по носу до 2 румбов ($22\frac{1}{2}^\circ$) назад от его траверза левого борта, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 2 миль.

(VI) Упомянутые зеленый и красный бортовые огни должны быть снабжены со стороны борта щитами, выдающимися по меньшей мере на 91 см (3 фута) вперед от огня так, чтобы каждый из этих огней не мог быть видим с другого борта судна через нос.

б) Гидросамолет на ходу на воде должен нести:

(I) На середине передней части на наиболее видном месте — яркий белый огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 220° , и так установленный, чтобы освещать с каждой стороны гидросамолета дугу в 110° , а именно: от направления прямо по носу до 20° назад от его траверза с каждой стороны, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 3 миль.

(II) Справа или на конце правого крыла — зеленый огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 110° , и так установленный, чтобы светить, начиная от направления прямо по носу до 20° назад от его траверза правой стороны, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 2 миль.

(III) Слева или на конце левого крыла — красный огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 110° , и так установленный, чтобы светить, начиная

от направления прямо по носу до 20° назад от его траверза левой стороны, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 2 миль.

Правило 3

а) Судно с механическим двигателем, буксирующее или толкающее другое судно или гидросамолет, должно в дополнение к его бортовым огням нести два ярких белых огня вертикально один над другим на расстоянии друг от друга не менее 1,83 м (6 фут.), а когда на буксире находится более одного судна, оно должно нести дополнительный яркий белый огонь на 1,83 м (6 фут.) выше или ниже этих огней, если длина буксира, измеренная от кормы буксирующего судна до кормы последнего буксируемого судна или гидросамолета, превышает 183 м (600 фут.). Каждый из этих огней должен быть такого же устройства и силы света, и один из них должен находиться на том же месте, как и белый огонь, упомянутый в правиле 2, пункт „а“ (I), за исключением дополнительного огня, который надлежит нести на высоте не менее чем 4,27 м (14 фут.) над корпусом судна. На судне с одной мачтой такие огни могут быть носимы на мачте.

б) Буксирующее судно должно также выставять или кормовой огонь, предусмотренный правилом 10, или вместо этого огня небольшой белый огонь позади дымовой трубы или кормовой мачты, чтобы облегчить управление для буксируемого судна, но этот огонь не должен быть видим впереди траверза. Несение белого огня, предусмотренного правилом 2, пункт „а“ (II), необязательно.

в) Гидросамолет на воде, когда он буксирует один или больше гидросамолетов или судов, должен нести огни, предписанные правилом 2, пункт „б“ (I, II, III), и в дополнение он должен нести второй белый огонь такого же устройства и силы света, как белый огонь, упомянутый в правиле 2, пункт „б“ (I), на одной вертикальной с ним линии по крайней мере на 1,83 м (6 фут.) выше или ниже этого огня.

Правило 4

а) Судно, лишенное возможности управляться, должно нести на наиболее видном месте, а если оно с механическим двигателем, то вместо огней, предусмотренных правилом 2, пункт „а“ (I и II), два красных огня, расположенных вертикально один над другим на расстоянии не менее 1,83 м (6 фут.) друг от друга и такого устройства и силы света, чтобы они были видимы вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль.

Днем такое судно должно нести на наиболее видном месте два черных шара или подобных им предмета диаметром не менее 61 см (2 фута), расположенных вертикально

один над другим; расстояние между ними должно быть не менее 1,83 м (6 фут.).

б) Гидросамолет на воде, лишенный возможности управляться, может нести на наиболее видном месте два красных огня, расположенных вертикально один над другим на расстоянии не менее 91 см (3 фута) друг от друга и такого устройства и силы света, чтобы они были видимы вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль, а днем он может нести на наиболее видном месте два черных шара или подобных им предмета диаметром 61 см (2 фута), расположенных вертикально один над другим; расстояние между ними должно быть не менее 91 см (3 фута).

в) Судно, занятое прокладкой или поднятием подводного кабеля, постановкой или снятием навигационного знака, или судно, занятое гидрографическими или подводными работами, когда по характеру выполняемой работы оно не может уступить дорогу приближающимся судам, должно нести вместо огней, предусмотренных правилом 2, пункт „а“ (I и II), три огня, расположенных вертикально один над другим на расстоянии не менее 1,83 м (6 фут.) друг от друга. Верхний и нижний из этих огней должны быть красными, а средний огонь белым, и все они должны иметь такое устройство и силу света, чтобы быть видимыми вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль. Днем такое судно должно нести на наиболее видном месте три знака диаметром не менее 0,61 м (2 фута) каждый, расположенные вертикально один над другим на расстоянии не менее 1,83 м (6 фут.) друг от друга, причем верхний и нижний из этих знаков должны иметь шаровидную форму и быть красного цвета, а средний должен иметь форму ромба и быть белого цвета.

г) Суда и гидросамолеты, упомянутые в настоящем правиле, если они не имеют хода, не должны нести цветных бортовых огней, но если они имеют ход, то они должны нести их.

д) Огни и знаки, требуемые согласно настоящему правилу, должны приниматься другими судами и гидросамолетами за сигналы, означающие, что судно или гидросамолет, показывающее их, лишено возможности управляться и не может поэтому уступить дорогу.

е) Эти сигналы не означают, однако, что судно терпит бедствие и требует помощи. Такого рода сигналы приведены в правиле 31.

Правило 5

а) Парусное судно на ходу и любое судно или гидросамолет на буксире должны нести те же огни, какие предписаны правилом 2 для судна с механическим двигателем или гидросамолета на ходу соответственно, за исключением упомянутых

там белых огней, которые они никогда не должны нести. Они также должны нести кормовые огни, предписанные правилом 10, а суда буксируемые, за исключением последнего судна в караване, могут нести вместо упомянутого кормового огня небольшой белый огонь, как это предусмотрено правилом 3, пункт „б“.

б) Толкаемое вперед судно должно нести на переднем конце на правой стороне зеленый огонь и на левой стороне красный огонь, которые должны иметь те же характеристики, что и огни, описанные в правиле 2, пункт „а“ (IV и V), и иметь ограничительные щиты, как это предусматривается в правиле 2, пункт „а“ (VI); при этом должно соблюдаться условие, чтобы на любом количестве толкаемых в группе судов огни были выставлены, как на одном судне.

Правило 6

а) На малых судах, когда из-за плохой погоды или по какой-либо другой существенной причине невозможно укрепить зеленый и красный бортовые огни, эти огни надлежит иметь под руками зажженными и готовыми к немедленному употреблению, а при приближении других судов или при подходе к ним они должны быть выставлены на соответствующих сторонах заблаговременно, для предупреждения столкновения, таким образом, чтобы они были наиболее ясно видны, и так, чтобы зеленый огонь не был виден с левой стороны, а красный — с правой и чтобы по мере возможности они не были видимы далее 2 румбов ($22\frac{1}{2}^\circ$) позади траверза соответствующего борта.

б) Чтобы употребление этих переносных огней было безошибочно и удобно, самые фонари, в которых они заключены, должны быть окрашены снаружи в цвета, соответствующие цвету огней, и снабжены надлежащими щитами.

Правило 7

Суда с механическим двигателем менее 40 *т*, суда менее 20 *т*, идущие на веслах или под парусами, а также гребные шлюпки, когда они на ходу, не обязаны нести огни, упомянутые в правиле 2, но если эти суда не несут их, они должны быть снабжены следующими огнями.

а) Суда с механическим двигателем менее 40 *т*, за исключением предусмотренных в пункте „б“, должны нести:

(I) В носовой части судна на наиболее видном месте и на высоте над планширем не менее 2,75 *м* (9 фут.) яркий белый огонь, устроенный и установленный так, как предписано правилом 2, пункт „а“ (I), и такой силы света, чтобы он был видим на расстоянии не менее 3 миль.

(II) Зеленый и красный бортовые огни, устроенные и установленные так, как это предписано правилом 2, пункт „а“ (IV и V), и такой силы света, чтобы они были видимы на расстоянии не менее 1 мили, или комбинированный фонарь, показывающий зеленый и красный огни, начиная от направления прямо по носу до 2 румбов ($22\frac{1}{2}^\circ$) позади траверза на их соответствующие стороны. Такой фонарь следует нести ниже белого огня не менее чем на 0,91 м (3 фута).

б) Небольшие суда с механическим двигателем, подобным тем, которые имеются на морских судах, могут носить белый огонь на высоте менее 2,75 м (9 фут.) над планширем, но его следует нести выше бортовых огней или комбинированного фонаря, упомянутого в пункте „а“ (II) настоящего правила.

в) Суда менее 20 м, идущие на веслах или под парусами, за исключением предусмотренных в пункте „г“, должны, если они не несут бортовых огней, нести на наиболее видном месте фонарь, показывающий зеленый огонь с одного борта и красный огонь с другого такой силы света, чтобы быть видимыми на расстоянии не менее 1 мили, и так установленный, чтобы зеленый огонь не был виден с левого борта, а красный огонь с правого борта. Если невозможно установить этот огонь, он должен держаться наготове для немедленного применения и выставляться заблаговременно для предупреждения столкновения и таким образом, чтобы зеленый огонь не был виден с левого борта, а красный огонь — с правого борта.

г) Небольшие гребные шлюпки, идущие на веслах или под парусами, должны иметь готовым под руками только переносный электрический фонарик или зажженный фонарь с белым огнем, который должен заблаговременно выставляться для предупреждения столкновения.

д) На судах и шлюпках, упомянутых в настоящем правиле, необязательно нести огни и знаки, предписанные правилом 4, пункт „а“ и правилом 11, пункт „д“.

Правило 8

а) (I) Лодманские парусные суда, находящиеся на своей станции при исполнении своих лодманских обязанностей, и если они не на якоре, не должны показывать огни, установленные для других судов, но должны иметь белый огонь на топе мачты, видимый вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль, и, кроме того, показывать вспышку или вспышки через короткие промежутки времени, никогда не превышающие десяти минут.

(II) На близких подходах к другим судам или при приближении других судов они должны иметь зажженными и

в готовности бортовые огни, которые они должны показывать через короткие промежутки времени для того, чтобы указать направление своего пути, но притом так, чтобы зеленый огонь не показывался на левом борту, а красный—на правом борту.

(III) Лоцманское парусное судно такого класса, что ему необходимо подходить борт о борт к судну для передачи на него лоцмана, может показывать белый огонь, вместо того чтобы нести его на топе мачты, и может также вместо вышеупомянутых бортовых огней иметь под рукой в готовности фонарь с зеленым стеклом с одной стороны и с красным—с другой, для использования, как предписано выше.

б) Лоцманское судно с механическим двигателем, находящееся на своей станции при исполнении своих лоцманских обязанностей, и когда оно не на якоре, должно, кроме огней и вспышек, установленных для лоцманских парусных судов, нести на расстоянии 2,4 м (8 фут.) ниже белого огня на топе мачты красный огонь, видимый вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль, а также бортовые огни, которые обязаны нести суда на ходу. Яркий прерывистый белый огонь, видимый вокруг по всему горизонту, может быть использован вместо вспышек.

в) Все лоцманские суда, стоящие на якоре на своих станциях при исполнении своих лоцманских обязанностей, должны нести огни и показывать вспышки, предписанные в пунктах „а“ и „б“, за исключением бортовых огней, которые не должны выставляться. Они должны также нести якорный огонь или огни, как это предписано правилом 11.

г) Все лоцманские суда, стоят ли они на якоре или нет, должны, если они не находятся на своих станциях при исполнении лоцманских обязанностей, нести такие же огни, какие несут суда их класса и тоннажа.

Правило 9

а) Рыболовные суда, не занятые рыбной ловлей, должны показывать огни или знаки, предписанные для подобных им по тоннажу судов. Во время рыбной ловли они должны показывать только огни или знаки, предписанные этим правилом, причем их огни или знаки, за исключением особо предусмотренных случаев, должны быть видимы на расстоянии не менее 2 миль.

б) Суда, занятые ловлей рыбы крючковыми (буксируемыми) снастями, должны показывать только огни, предписанные соответственно для судна с механическим двигателем или для парусного судна на ходу.

в) Суда, занятые рыбной ловлей сетями или ярусными крючковыми снастями, исключая крючковые (буксируемые)

снасти, простирающимися от судна по горизонтали в море не более 153 м (500 фут.), должны показывать на самом видном месте один белый огонь, видимый вокруг по всему горизонту, и в дополнение к этому при подходе к другому судну или при приближении другого судна показывать второй белый огонь ниже первого огня не менее чем на 1,83 м (6 фут.) и отстоящий от него по горизонтали не менее чем на 3,05 м (10 фут.) [на малых беспалубных шлюпках 1,83 м (6 фут.)] в направлении места крепления выметанных снастей.

Днем такие суда должны указывать на род своих занятий выставлением корзины на самом видном месте; если они, стоя на якоре, имеют выметанные снасти, то при подходе других судов они должны показывать тот же сигнал в направлении от якорного шара к сетям или снастям.

г) Суда, занятые рыбной ловлей сетями или ярусными крючковыми снастями, исключая крючковые (буксируемые) снасти, простирающимися от судна в море по горизонтали более чем на 153 м (500 фут.), должны показывать на самом видном месте 3 белых огня, расположенных вертикальным треугольником на расстоянии не менее 91 см (3 фута) друг от друга и так, чтобы быть видимыми вокруг по всему горизонту. Когда такие суда имеют ход, они должны показывать надлежащие цветные бортовые огни, но когда они не имеют хода, не должны их показывать. Днем они должны выставлять корзину на передней части судна как можно ближе к форштевню и не менее 3,05 м (10 фут.) над поручнями и дополнительно, на самом видном месте, один черный конусообразный знак вершиной вверх. Если они стоят на якоре с выметанными снастями, то при подходе других судов должны показывать корзину в направлении от якорного шара в сторону сетей или снастей.

д) Суда, занятые тралением, т. е. протаскиванием драги или другого аппарата по дну или около дна моря, и не стоящие на якоре:

(I) Если они с механическим двигателем, то должны нести на том же месте, где и белый огонь, упомянутый в правиле 2, пункт „а“ (I), трехцветный фонарь, устроенный и установленный так, чтобы показывать белый огонь от направления прямо по носу до 2 румбов ($22\frac{1}{2}^\circ$) с каждого борта, а зеленый и красный огни от этих 2 румбов ($22\frac{1}{2}^\circ$) с каждого борта до 2 румбов ($22\frac{1}{2}^\circ$) позади траверза правого и левого бортов соответственно; не менее 1,83 м (6 фут.) и не более 3,65 м (12 фут.) ниже трехцветного фонаря—белый огонь в фонаре, так устроенном, чтобы он светил ярким, однообразным и непрерывным светом вокруг по всему горизонту. Они также должны нести кормовой огонь, описанный в правиле 10, пункт „а“.

(II) Если они парусные, то должны нести белый огонь в фонаре, так устроенном, чтобы светить ярким, однообразным и непрерывным светом вокруг по всему горизонту, а также при подходе других судов или приближении к ним показывать на самом видном месте вспышку белого огня заблаговременно, чтобы предотвратить столкновение.

(III) Днем каждое из вышеперечисленных судов должно выставлять на самом видном месте корзину.

е) В дополнение к огням, которые требуется выставлять согласно этому правилу, суда, занятые ловлей рыбы, могут, если требуется привлечь внимание приближающихся судов, показывать огонь вспышками. Они могут также использовать промысловые огни.

ж) Каждое судно, занятое ловлей рыбы, стоя на якорю, должно показывать огни или знак, описанные в правиле 11, пункты „а“, „б“ или „в“, а при приближении другого судна или судов показывать дополнительный белый огонь не менее чем на 1,83 м (6 фут.) ниже переднего якорного огня и на расстоянии от него не менее 3,05 м (10 фут.) по горизонтали в сторону выметанных сетей.

з) Если судно во время рыбной ловли остановится вследствие того, что его рыболовная снасть зацепится за скалу или другое препятствие, оно должно в дневное время спустить корзину, требуемую пунктами „в“, „г“ и „д“, и показывать сигнал, описанный в правиле 11, пункт „в“. Ночью оно должно показывать огонь или огни, описанные в правиле 11, пункты „а“ и „б“. Во время тумана, мглы, снегопада, сильного ливня или при других подобных условиях, ограничивающих видимость днем или ночью, оно должно подавать звуковой сигнал, предписанный правилом 15, пункт „в“ (V). Этот сигнал должен также употребляться при хорошей видимости в случае приближения другого судна.

Примечание. Относительно сигналов во время тумана для рыболовных судов см. правило 15, пункт „в“ (IX).

Правило 10

а) Судно на ходу должно нести на своей корме белый огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 12 румбов (135°), и так установленный, чтобы светить по 6 румбов ($67\frac{1}{2}^\circ$) от направления прямо по корме на каждый борт судна, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 2 миль. Такой огонь надлежит нести по возможности на уровне бортовых огней.

Примечание. Для буксирующих и буксируемых судов см. правило 3, пункт „б“ и правило 5.

б) На малых судах, когда из-за плохой погоды или других существенных причин невозможно установить этот огонь, следует иметь под рукой готовым к употреблению переносный электрический фонарь или зажженный фонарь и заблаговременно показывать его при приближении догоняющего судна, чтобы предотвратить столкновение.

в) Гидросамолет на воде, когда он на ходу, должен нести на хвостовой части белый огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 140° , и так установленный, чтобы светить по 70° от направления прямо назад на каждую из сторон гидросамолета, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 2 миль.

Правило 11

а) Судно длиной менее 45,75 м (150 фут.), стоя на якоре, должно нести в носовой своей части на самом видном месте белый огонь в фонаре, так устроенном, чтобы яркий, однообразный и непрерывный свет его был видим вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль.

б) Судно длиной в 45,75 м (150 фут.) и более, стоя на якоре, должно нести на носовой своей части на высоте не менее 6,1 м (20 фут.) над корпусом судна один такой огонь, а на корме или близ кормы судна другой такой же огонь и на такой высоте, чтобы он был ниже носового огня не менее чем на 4,57 м (15 фут.). Оба эти огня должны быть видимы вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль.

в) От восхода до захода солнца каждое судно, стоящее на якоре, должно держать на передней части судна на самом видном месте один черный шар диаметром не менее 61 см (2 фута).

г) Судно, занятое прокладкой или поднятием подводного кабеля, постановкой или съемкой навигационного знака, или судно, занятое гидрографическими или подводными работами, когда оно стоит на якоре, должно нести огни или знаки, предписанные правилом 4, пункт „в“, в дополнение к тем, которые предписываются соответствующими предшествующими пунктами настоящего правила.

д) Судно, стоящее на мели, должно держать ночью огонь или огни, установленные в пунктах „а“ или „б“, и два красных огня, предписанных правилом 4, пункт „а“. Днем оно должно держать на самом видном месте три черных шара, каждый диаметром не менее 61 см (2 фута), расположенных вертикально один над другим на расстоянии не менее 1,83 м (6 фут.) друг от друга.

е) Гидросамолет на воде длиной менее 45,75 м (150 фут.), стоя на якоре, должен держать на самом видном месте бе-

лый огонь, видимый вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль.

ж) Гидросамолет на воде длиной 45,75 м (150 фут.) и более, стоя на якоре, должен держать на самом видном месте белый огонь спереди и белый огонь сзади; оба огня, видимые вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль, и дополнительно, если размах крыльев гидросамолета более 45,75 м (150 фут.), белый огонь на каждой стороне для указания наибольшего размаха крыльев и видимый, насколько это возможно, вокруг по всему горизонту на расстоянии 1 мили.

з) Гидросамолет, стоящий на мели, должен держать якорный огонь или огни, предписанные пунктами „е“ и „ж“, и дополнительно может нести два красных огня, расположенных вертикально один над другим на расстоянии 91 см (3 фута) друг от друга и так установленных, чтобы быть видимыми вокруг по всему горизонту.

Правило 12

Каждое судно или гидросамолет на воде при необходимости привлечь к себе внимание могут в дополнение к огням, которые они должны нести согласно настоящим Правилам, показывать вспышки света, или производить взрывы, или подавать другой действенный звуковой сигнал, но такой, который не мог бы быть по ошибке принят за один из сигналов, установленных настоящими Правилами.

Правило 13

а) Ничто в настоящих Правилах не может препятствовать действию любых особых правил, устанавливаемых Правительством любой страны относительно дополнительных стационарных и сигнальных огней для военных кораблей, для судов, идущих в конвое, или для гидросамолетов на воде; или к установлению опознавательных сигналов, применяемых судовладельцами, если они утверждены их соответствующими Правительствами и должным образом зарегистрированы и опубликованы.

б) В каждом случае, если заинтересованное Правительство решит, что военно-морской корабль или какое-либо другое военное судно или гидросамолет по своей конструкции или назначению не может выполнять полностью какое-либо из требований этих Правил в отношении числа, положения, дальности или сектора видимости огней или знаков без препятствия военным функциям судна или гидросамолета, то такое судно или гидросамолет должны выполнять такие другие требования в отношении числа, положения, дальности

сти или сектора видимости огней или знаков, какие по решению его Правительства являются наиболее близкими к настоящим Правилам в отношении данного судна или гидро-самолета.

Правило 14

Судно, идущее под парусами и в то же время приводимое в движение механическим двигателем, должно нести в дневное время впереди на наиболее видном месте один черный конусообразной формы знак вершиной кверху с диаметром у его основания не менее 61 см (2 фута).

Правило 15

а) Судно с механическим двигателем должно быть снабжено хорошим свистком, приводимым в действие паром или каким-либо заменителем пара и так установленным, чтобы никакое препятствие не мешало распространению звука, и достаточно сильным туманным горном, приводимым в действие механическим способом, а также хорошим колоколом. Парусное судно в 20 м и больше должно быть снабжено подобным туманным горном и колоколом.

б) Все сигналы, предписанные этим правилом для судов на ходу, должны подаваться:

- (I) судами с механическим двигателем — свистком;
- (II) парусными судами — туманным горном;
- (III) буксируемыми судами — свистком или туманным горном.

в) Во время тумана, мглы, снегопада, сильного ливня или при любых других подобных условиях, ограничивающих видимость днем или ночью, сигналы, предписанные этим правилом, должны применяться следующим образом.

(I) Судно с механическим двигателем, имеющее ход, должно подавать через промежутки не более 2 мин. один продолжительный звук.

(II) Судно с механическим двигателем на ходу, но остановившееся и не имеющее хода, должно подавать через промежутки не более 2 мин. два продолжительных звука с промежутком между ними около 1 сек.

(III) Парусное судно на ходу должно подавать через промежутки не более 1 мин., когда оно на правом галсе, один звук; когда на левом галсе — последовательно два звука, а при ветре позади траверза — последовательно три звука.

(IV) Судно, стоящее на якоре, должно через промежутки не более 1 мин. учащенно звонить в колокол приблизительно в течение 5 сек. На судах более 106,75 м (350 фут.)

длиной надлежит звонить в колокол на носовой части судна и дополнительно на кормовой части судна через промежутки не более 1 мин. надлежит подавать гонгом или другим инструментом в течение 5 сек. сигнал, тон и звучание которого не могли бы быть смешаны со звуком колокола. Каждое судно, стоящее на якоре, может дополнительно, в соответствии с правилом 12, подавать последовательно три звука, а именно: один короткий, один продолжительный и один короткий для предупреждения приближающихся судов о своем местонахождении и возможности столкновения.

(V) Судно с буксиром, судно, занятое прокладкой или подъемом подводного кабеля, постановкой или съемкой навигационного знака, а также судно на ходу, которое не в состоянии уступить дорогу приближающемуся судну, потому что не может управляться или маневрировать, как это требуется настоящими Правилами, должно вместо сигналов, предписанных в подпунктах (I), (II), (III), подавать через промежутки не более 1 мин. три последовательных звука, а именно: один продолжительный и вслед два коротких звука.

(VI) Буксируемое судно, а если буксируется больше одного судна, то последнее из них, если на нем находится команда, должно через промежутки не более 1 мин. подавать четыре последовательных звука, а именно: один продолжительный и за ним три коротких. По возможности этот сигнал должен быть подан немедленно после сигнала буксирующего судна.

(VII) Судно, стоящее на мели, должно подавать сигнал, предписанный в подпункте (IV), и дополнительно должно делать 3 отдельных и ясных удара в колокол непосредственно перед и после каждого такого сигнала.

(VIII) Судно менее 20 *m*, гребная шлюпка или гидросамолет на воде не обязаны подавать вышеупомянутые сигналы, но если они их не подают, они должны подавать другой подходящий звуковой сигнал через промежутки не более 1 мин.

(IX) Судно, занятое рыбной ловлей, если оно 20 *m* и больше, должно через промежутки не более 1 мин. подавать один звук, а вслед за ним звонить в колокол; или вместо этих сигналов оно может подавать звук, состоящий из серии нескольких различных нот высокого и низкого тона.

Правило 16

Скорость судна должна быть умеренной во время тумана и т. п.

а) Каждое судно или гидросамолет, когда он рулит по воде, во время тумана, мглы, снегопада или сильного ливня

или при любых других подобных условиях, ограничивающих видимость, должно идти умеренным ходом, тщательно сообразуясь с существующими обстоятельствами и условиями плавания.

б) Судно с механическим двигателем, услышав, повидимому, впереди своего траверза туманный сигнал другого судна, положение которого не определено, должно, насколько в данном случае позволяют обстоятельства, застопорить свои машины и затем идти с осторожностью, пока не минует опасность столкновения.

Раздел В. ПРАВИЛА ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ СУДАМИ

Предварительные замечания

1. При толковании и применении этих Правил любое предпринятое действие должно быть уверенным, своевременным и соответствовать хорошей морской практике.

2. Опасность столкновения может, если позволяют обстоятельства, быть обнаружена тщательным наблюдением за пеленгом приближающегося судна. Если пеленг заметно не изменяется, то очевидно, что существует возможность столкновения.

3. Мореплаватели должны иметь в виду, что гидросамолеты во время посадки или взлета или действующие при неблагоприятных условиях погоды могут оказаться не в состоянии изменить в последний момент задуманное ими действие.

Правило 17

Когда два парусных судна сближаются так, что возникает опасность столкновения, одно из них должно уступить дорогу другому следующим образом.

а) Судно, идущее полным ветром, должно уступить дорогу судну, идущему круто к ветру.

б) Судно, идущее круто к ветру левым галсом, должно уступить дорогу судну, идущему круто к ветру правым галсом.

в) Когда оба судна идут полным ветром, но разными галсами, то судно, идущее левым галсом, должно уступить дорогу судну, идущему правым галсом.

г) Когда оба судна идут полным ветром и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром.

д) Судно, идущее по ветру, должно уступить дорогу другому судну.

Правило 18

а) Когда два судна с механическими двигателями идут прямо или почти прямо друг на друга таким образом, что возникает опасность столкновения, каждое из них должно изменить свой курс вправо так, чтобы каждое судно могло пройти одно у другого по левому борту. Настоящее правило применяется лишь в тех случаях, когда суда идут прямо или почти прямо навстречу одно другому и существует опасность столкновения, но оно не применяется к двум судам, которые, продолжая идти своими курсами, могут свободно пройти одно мимо другого. Это правило применяется лишь в тех случаях, когда каждое из двух судов идет прямо или почти прямо навстречу другому; другими словами — в случаях, когда днем каждое судно видит мачты другого судна в створе или почти в створе со своими, а ночью в случаях, когда каждое судно находится в таком положении, что видит оба бортовых огня другого. Это правило не относится к случаям, когда днем одно судно видит впереди себя другое, пересекающее его курс; или ночью к случаям, когда красный огонь одного судна обращен к красному огню другого, или зеленый огонь одного судна обращен к зеленому огню другого, или когда впереди виден один красный огонь без зеленого, или один зеленый без красного огня, или же когда оба — зеленый и красный — огни встречного судна видны где-либо в стороне, а не впереди по курсу.

б) В отношении этого правила и правил от 19 до 29 включительно, за исключением правила 20, пункта „б“, гидросамолет на воде должен считаться судном, и выражение „судно с механическим двигателем“ должно соответственно толковаться.

Правило 19

Когда два судна с механическими двигателями идут пересекающимися курсами таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, судно, которое видит другое на своей правой стороне, должно уступить дорогу другому судну.

Правило 20

а) Когда судно с механическим двигателем и парусное судно сближаются такими курсами, что возникает опасность столкновения, за исключением случаев, предусмотренных в правилах 24 и 26, судно с механическим двигателем должно уступить дорогу парусному судну.

б) Всякий гидросамолет на воде, насколько возможно, должен держаться в стороне от всяких судов и не препят-

ствовать их плаванию. Однако при условиях, где существует опасность столкновения, гидросамолет должен выполнять эти Правила.

Правило 21

Когда согласно любому из этих Правил одно из двух судов должно уступить дорогу другому, то это другое должно идти прежним курсом и с той же скоростью. Если это последнее окажется вследствие какой-либо причины настолько близко к первому, что столкновение невозможно предотвратить действиями одного уступающего дорогу судна, то оно также должно предпринять действия, которые наилучшим образом помогут избежать столкновения (см. правила 27 и 29).

Правило 22

Каждое судно, которое по настоящим Правилам обязано уступить дорогу другому судну, должно, если позволяют обстоятельства, избегать пересечения курса другого судна у него по носу.

Правило 23

Каждое судно с механическим двигателем, которое по настоящим Правилам обязано уступать дорогу другому судну, должно при приближении к нему, если нужно, уменьшить ход, остановить машину или дать задний ход.

Правило 24

а) Каковы бы ни были предписания, содержащиеся в этих Правилах, каждое судно, обгоняющее другое, должно уступать дорогу обгоняемому судну.

б) Каждое судно, подходящее к другому с направления более 2 румбов ($22\frac{1}{2}^\circ$) позади траверза последнего, т. е. находящееся в таком положении относительно догоняемого судна, что ночью с него невозможно видеть ни один из бортовых огней этого судна, должно считаться обгоняющим судном; никакое последовавшее затем изменение в относительном положении этих судов не может дать повода считать, по смыслу настоящих Правил, обгоняющее судно за судно, идущее на пересечение курса, или снять с него обязанность сторониться с пути обгоняемого судна до тех пор, пока последнее не будет окончательно пройдено и оставлено позади.

в) Если обгоняющее судно не может достоверно установить, находится ли оно впереди или позади указанного

выше направления относительно другого судна, то оно должно считать себя обгоняющим и уступать дорогу другому судну.

Правило 25

а) В узких проходах каждое судно с механическим двигателем, следующее вдоль прохода, должно, если это безопасно и возможно, держаться той стороны фарватера или главного прохода, которая находится с правого борта судна.

б) Каждый раз, когда судно с механическим двигателем приближается к изгибу канала, за которым другое судно с механическим двигателем, подходящее с противоположного направления, не может быть видимым, такое судно, подойдя на расстояние полумили к изгибу, должно дать сигнал свистком в виде одного продолжительного звука, на который любое приближающееся судно с механическим двигателем, находящееся в пределах слышимости за изгибом, должно ответить подобным же сигналом. Независимо от того, услышан ли сигнал судна, приближающегося к изгибу с его другой стороны, такой изгиб надлежит обходить с внимательностью и осторожностью.

Правило 26

Все суда на ходу, не занятые рыбной ловлей, должны уступать дорогу всем судам, занятым ловлей рыбы сетями, крючковыми снастями или тралами. Это правило не дает права никакому судну, занятому рыбной ловлей, заграждать фарватер, используемый другими судами, кроме рыболовных.

Правило 27

При толковании и применении этих Правил следует обращать должное внимание на всякого рода опасности плавания и столкновения и на все особые обстоятельства, в том числе и на недостатки самого пловучего средства, при которых иногда необходимо сделать отступление от указанных выше Правил для избежания непосредственной опасности.

Раздел Г. РАЗНОЕ

Правило 28

а) Когда суда находятся на виду друг у друга, то судно с механическим двигателем на ходу, ложась на какой-либо курс, допускаемый или требуемый настоящими Правилами,

должно указывать изменение курса сигналами, подаваемыми свистком следующим образом:

один короткий звук означает — „Я изменяю свой курс вправо“;

два коротких звука означают — „Я изменяю свой курс влево“;

три коротких звука означают — „Мои машины работают на задний ход“.

б) Каждый раз, когда судно с механическим двигателем, которое согласно этим Правилам должно придерживаться своего курса и скорости, находится на виду у другого судна и сомневается в том, что другим судном принимаются достаточные действия для предотвращения столкновения, оно может показать это подачей свистком по меньшей мере пяти коротких и частых звуков. Подача такого сигнала не освобождает судно от обязанностей согласно правилам 27 и 29 или какому-либо другому правилу, или от его долга указывать на любые действия, предпринятые согласно настоящим Правилам, подачей соответствующих звуковых сигналов, изложенных в этом Правиле.

в) Ничто в настоящих Правилах не может служить препятствием к действию каких-либо особых правил, установленных Правительством любой страны относительно применения дополнительных сигналов, подаваемых свистками, для военных кораблей или судов, плавающих в конвое.

Правило 29

Ничто в настоящих Правилах не может избавить ни судно, ни его владельца, ни капитана или экипаж его от ответственности за последствия, могущие произойти от упущений относительно несения огней или сигналов, или от небрежного наблюдения, или от пренебрежения какой-либо предосторожностью, соблюдение которой требуется обычной морской практикой или особыми обстоятельствами данного случая.

Правило 30

Право издания особых правил для портов и внутреннего плавания

Ничто в настоящих Правилах не может служить препятствием к действию особых правил, которые могут быть установлены местными властями относительно плавания в любых портах, рейдах, озерах или во внутренних водах, включая районы, предназначенные для гидросамолетов.

Правило 31

Сигналы бедствия

Если судно или гидросамолет на воде терпит бедствие и требует помощи от других судов или с берега, то следует пользоваться следующими сигналами, подавая их одновременно или порознь, а именно:

а) Пушечные выстрелы или другие производимые путем взрыва сигналы с промежутками около 1 мин.

б) Непрерывный звук любого аппарата, предназначенного для подачи туманного сигнала.

в) Ракеты или гранаты, выбрасывающие красные звезды, выпускаемые поодиночке через короткие промежутки времени.

г) Сигнал, производимый по радиотелеграфу или по любой другой сигнализационной системе, состоящий из сочетаний по азбуке Морзе.

д) Сигнал по радиотелефону, состоящий из произносимого вслух слова „Мэйдэй“.

е) Сигнал бедствия по Международному своду сигналов, обозначенный буквами „NC“ („НЦ“).

ж) Сигнал, состоящий из квадратного флага с находящимся над или под ним шаром или чем-либо похожим на шар.

з) Пламя на судне (как, например, от горящей смоляной бочки, мазутной бочки и т. п.).

и) Красный свет ракеты с парашютом.

Запрещается применение любого из вышеуказанных сигналов; кроме как для целей указания на то, что судно или гидросамолет терпит бедствие, и использование любых сигналов, которые могут быть спутаны с любым из вышеперечисленных сигналов.

Примечание. Для судов, терпящих бедствие, предусмотрен радиосигнал, предназначенный для приведения в действие автоматического сигнала тревоги на других судах и обеспечивающий привлечение внимания к вызовам или к передачам сообщений о бедствии. Сигнал состоит из серий по двенадцати тире, посылаемых в течение 1 мин.; продолжительность каждого тире 4 сек., а продолжительность интервала между двумя последовательными тире 1 сек.

Правило 32

Все команды рулевому должны подаваться в следующем значении: право руля или право — означает „перекладывать перо руля на правый борт“, лево руля или лево — означает „перекладывать перо руля на левый борт“.

ПРИЛОЖЕНИЕ

*Иллюстрации к правилам
2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11 и 14*

(Расстояния между огнями даны
с точностью до 0,1 м)

СУДОВЫЕ ОГНИ

Суда с механическим двигателем на ходу

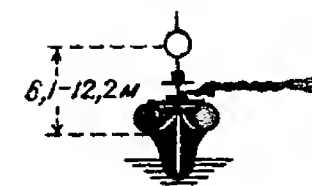
Правила 2 и 10
Менее 45,8 м



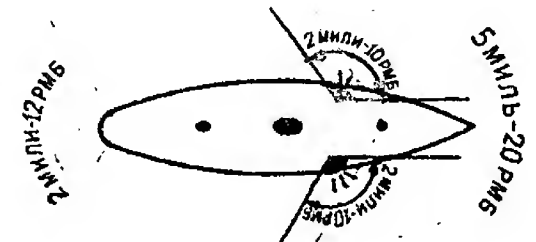
Идет влево



Идет вправо



Идет на вас



План расположения ходовых огней

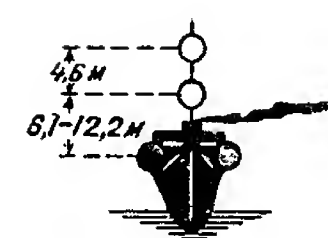
Более 45,8 м



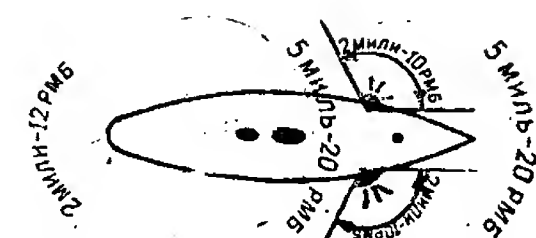
Идет влево



Идет вправо



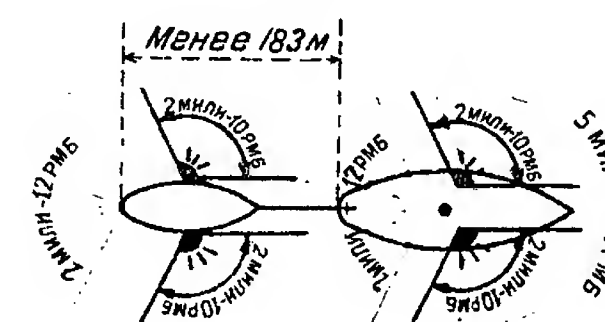
Идет на вас



План расположения ходовых огней

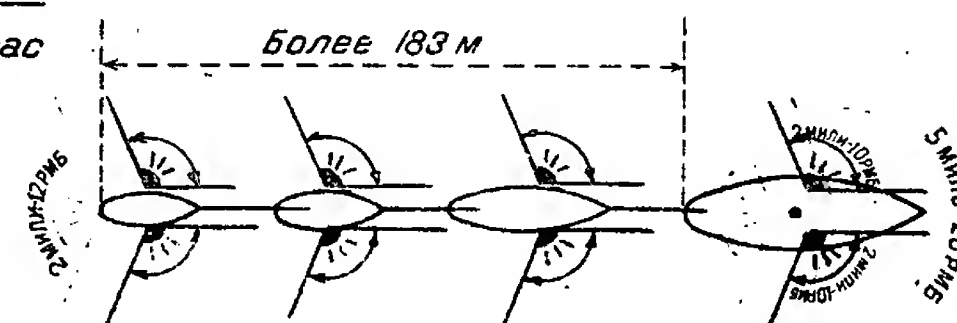
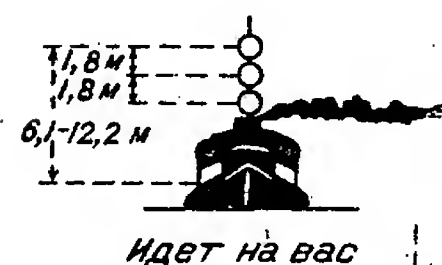
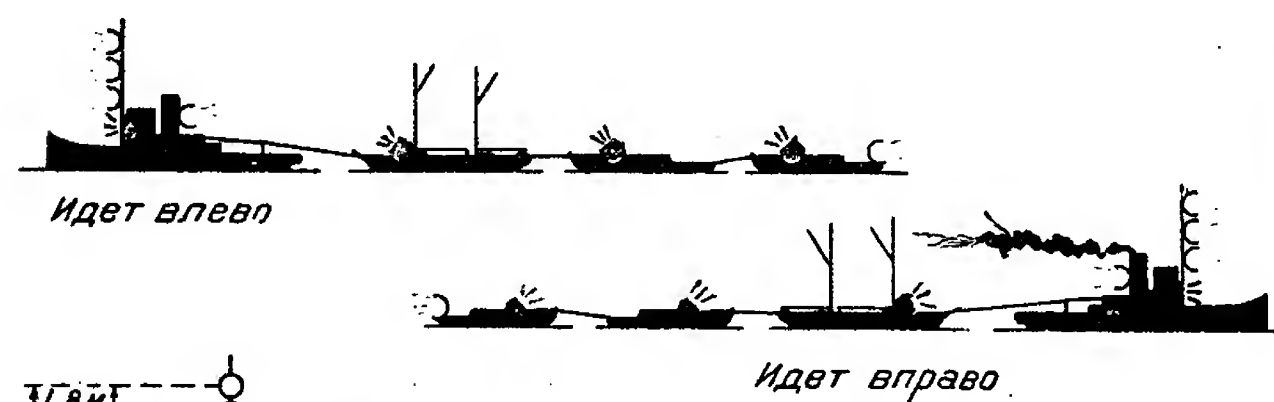
Суда с механическим двигателем, буксирующие
другие суда
Правило 3

а) Длина буксира менее 183 м, когда на буксире идет одно судно



План расположения огней на
буксирующем и буксируемом судах

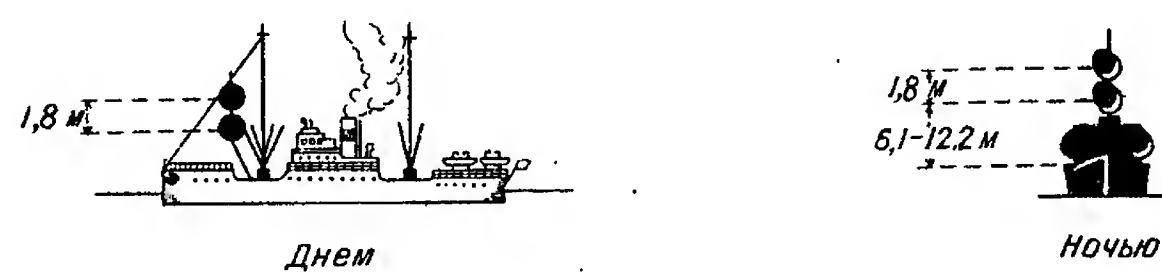
б) Длина буксира более 183 м, когда на буксире идет более одного судна



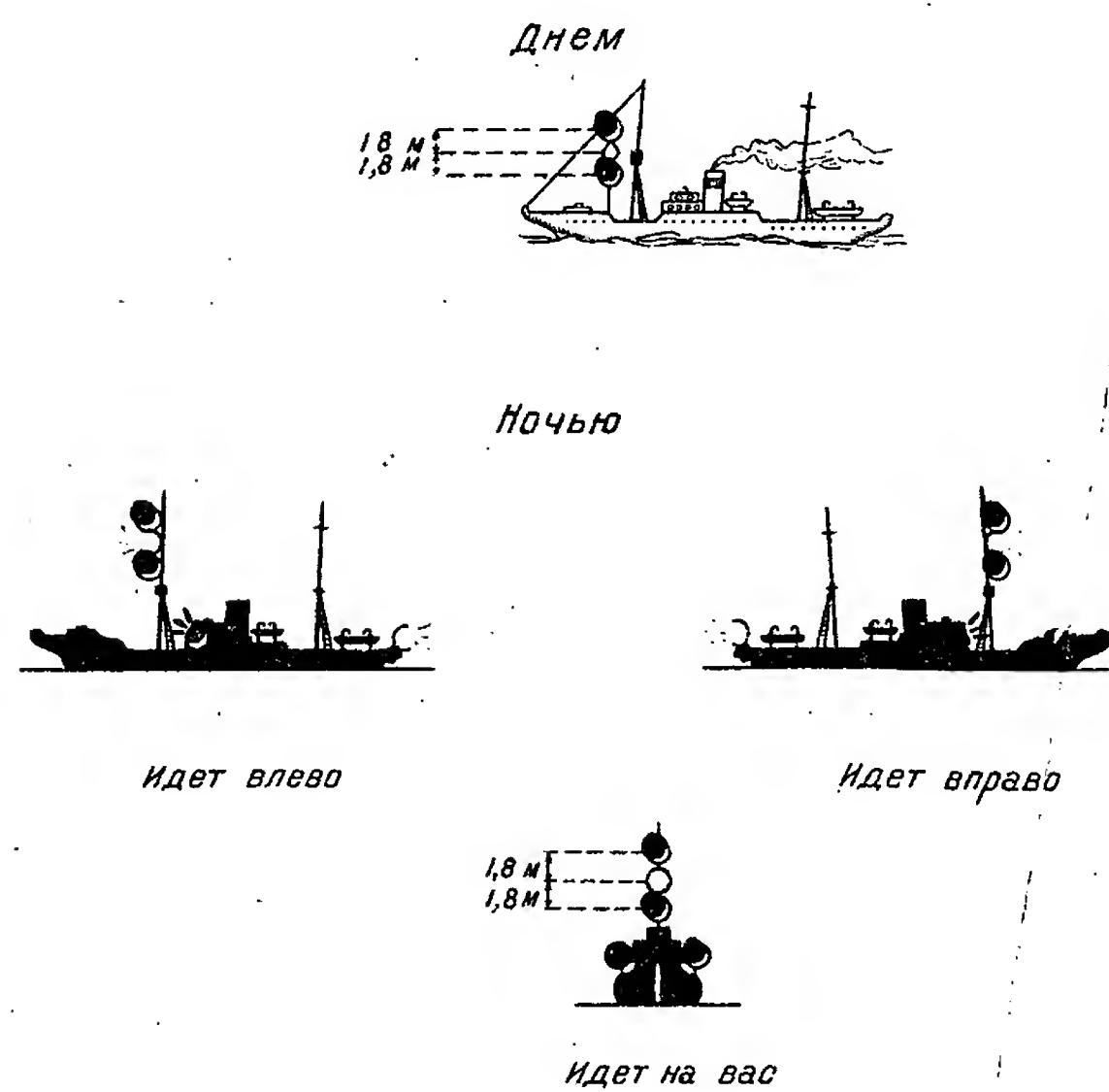
План расположения огней на буксирующем и
буксируемых судах

Суда, лишенные возможности управляться

Правило 4



Не могущие уступить дорогу



Парусные суда на ходу

Правила 5 и 10



Идет вправо



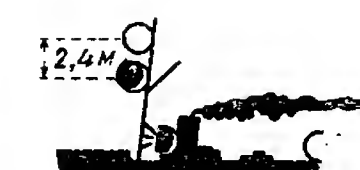
Идет влево



Идет на вас

Лоцманские суда
при исполнении своих обязанностей

Правило 8



Идет влево



Идет вправо



Идет на вас



Идет с лоцманом

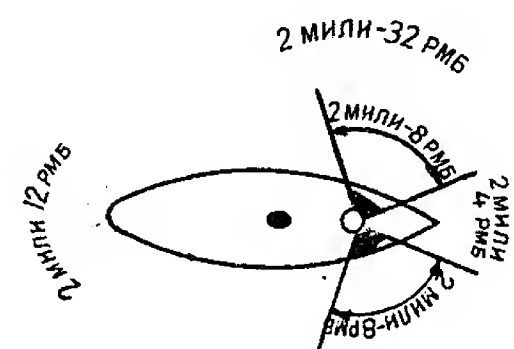


На якорь

Рыболовные суда и рыбацьи лодки
Правило 9



Суда, занятые тралением

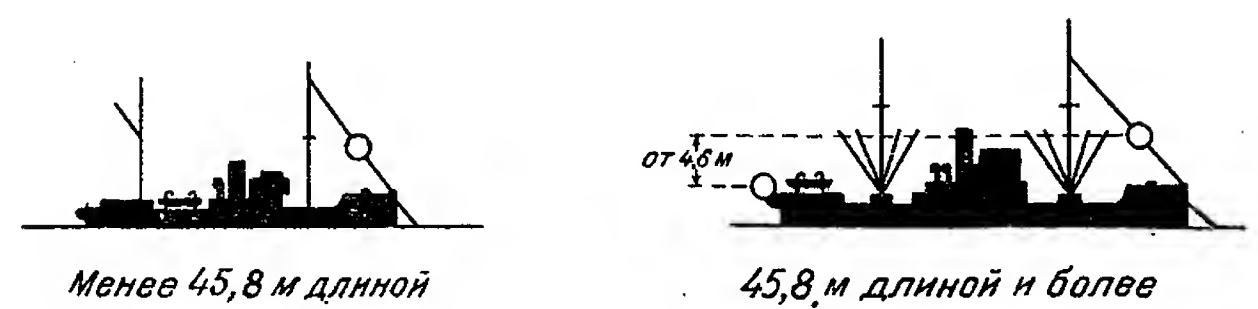


План расположения огней

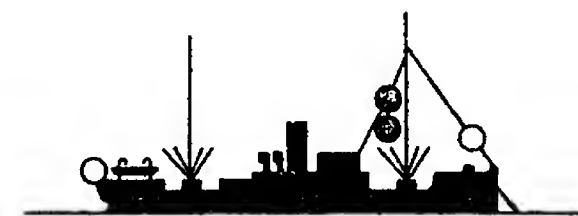
Суда на якорь или на мели

Правило 11

а) Стоящие на якорь



б) Стоящие на мели



Судно с механическим двигателем днем под парусами

Правило 14

